



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 2.6.2006
COM(2006) 262 τελικό

2003/0059 (COD)

Τροποποιημένη Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με το πόδι των δίκυκλων Ό μηχανοκίνητων Ό οχημάτων

(Κωδικοποιημένη έκδοση)

(υποβληθείσα από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 250,
παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. Στις 28 Μαρτίου 2003, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με σκοπό την κωδικοποίηση της οδηγίας 93/31/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 1993, σχετικά με το πόδι των δίκυκλων οχημάτων με κινητήρα¹.

Στη γνωμοδότησή της, της 26ης Ιουνίου 2003, η Συμβουλευτική Ομάδα των Νομικών Υπηρεσιών, η οποία προβλέπεται στη Διοργανική Συμφωνία της 20ής Δεκεμβρίου 1994, που αφορά την ταχεία μέθοδο εργασίας για την επίσημη κωδικοποίηση νομοθετικών κειμένων², έκρινε ότι η εν λόγω πρόταση περιορίζεται σε απλή κωδικοποίηση, χωρίς ουσιώδη τροποποίηση των πράξεων που αποτελούν το αντικείμενό της.

2. Λαμβανομένων υπόψη των εργασιών που πραγματοποιήθηκαν ήδη στο πλαίσιο του Συμβουλίου σχετικά με την αναφερόμενη στο σημείο 1 πρόταση, η Επιτροπή αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 250, παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, να υποβάλει τροποποιημένη πρόταση κωδικοποίησης της εν λόγω οδηγίας.

Η παρούσα τροποποιημένη πρόταση λαμβάνει επίσης υπόψη τις καθαρά συντακτικές ή τυπικές προσαρμογές που υπέδειξε η Συμβουλευτική Ομάδα των Νομικών Υπηρεσιών, και οι οποίες κρίθηκαν βάσιμες³. Η παρούσα τροποποιημένη πρόταση περιλαμβάνει επίσης διορθωτικά για την οδηγία 93/31/ΕΚ⁴.

3. Οι αλλαγές που υπέστη η παρούσα τροποποιημένη πρόταση σε σχέση με την αρχική πρόταση είναι οι εξής:

Η αιτιολογική σκέψη 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η οδηγία 93/31/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, σχετικά με το πόδι των δίκυκλων οχημάτων με κινητήρα* καθόρισε τις σχετικές με τον σχεδιασμό και την κατασκευή των μηχανοκίνητων οχημάτων τεχνικές προδιαγραφές που αφορούν το πόδι τους. Οι τεχνικές αυτές προδιαγραφές αφορούν την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την εφαρμογή για κάθε τύπο οχήματος της διαδικασίας έγκρισης ΕΚ, που προβλέπεται στην οδηγία 2002/24/ΕΚ, εφαρμοστέες ανάλογα με τον αντίστοιχο τύπο οχήματος. Η οδηγία 93/31/ΕΟΚ έχει τροποποιηθεί κατά τρόπο ουσιαστικό **. Είναι, ως εκ τούτου, σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας και ορθολογισμού, η κωδικοποίηση της εν λόγω οδηγίας.»

Οι αιτιολογικές σκέψεις 2,3, και 4 διαγράφονται.

Η αιτιολογική σκέψη 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

¹ COM(2003) 147 τελικό, της 28.3.2003.

² EE C 102, 4.4.1996, σ. 2.

³ Γνώμη που διαβιβάστηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, στις 30 Ιουνίου 2003.

⁴ Τα διορθωτικά αυτά αφορούν μόνο την αγγλική, γερμανική και σουηδική έκδοση.

«Η παρούσα οδηγία συγκαταλέγεται στις επιμέρους οδηγίες για το σύστημα έγκρισης ΕΚ τύπου που προβλέπεται στην οδηγία 2002/24/ΕΚ. Κατά συνέπεια, εφαρμόζονται στην παρούσα οδηγία οι προβλεπόμενες από την οδηγία 2002/24/ΕΚ διατάξεις σχετικά με τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις ιδιαίτερες τεχνικές ενότητες οχημάτων»

Η αιτιολογική σκέψη 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εφόσον ο στόχος της προβλεπόμενης δράσης, ήτοι η θέσπιση κοινοτικής έγκρισης τύπου ΕΚ στοιχείου οχήματος όσον αφορά το πόδι ενός τύπου μηχανοκίνητου δίκυκλου οχήματος, είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται, συνεπώς, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως καθορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη αυτού του στόχου»

Στο άρθρο 6 προστίθεται το ακόλουθο δεύτερο εδάφιο:

“Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται από [...]”

Το Παράρτημα Ι, σημείο 3.1.1.3.2.: το διορθωτικό αυτό αφορά μόνο την αγγλική και τη σουηδική έκδοση.

Το Παράρτημα Ι, σημείο 3.1.2.: το διορθωτικό αυτό αφορά μόνο την γερμανική έκδοση.

4. Για να διευκολυνθεί η ανάγνωση και εξέταση, επισυνάπτεται επίσης το πλήρες κείμενο της τροποποιημένης πρότασης κωδικοποίησης.

Τροποποιημένη Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με το πόδι των δίκυκλων ☒ μηχανοκίνητων ☒ οχημάτων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την οδηγία 2002/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18^{ης} Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δικύκλων ή τρικύκλων οχημάτων με κινητήρα και την κατάργηση της οδηγίας 92/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁵,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁶,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 251 της συνθήκης⁷,

Εκτιμώντας τα εξής:

⁵ ΕΕ L 124 της 9.5.2002, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την Πράξη Προσχώρησης του 2003 (ΕΕ L 106 της 27.4.2005, σ. 17).

⁶ ΕΕ C [...], [...], σ. [...].

⁷ ΕΕ C [...], [...], σ. [...].



- (1) Η οδηγία 93/31/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, σχετικά με το πόδι των δίκυκλων οχημάτων με κινητήρα⁸ καθόρισε τις σχετικές με τον σχεδιασμό και την κατασκευή των μηχανοκίνητων οχημάτων τεχνικές προδιαγραφές που αφορούν το πόδι τους. Οι τεχνικές αυτές προδιαγραφές αφορούν την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την εφαρμογή για κάθε τύπο οχήματος της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΚ, που προβλέπεται στην οδηγία 2002/24/ΕΚ, εφαρμοστέες ανάλογα με τον αντίστοιχο τύπο οχήματος. Η οδηγία 93/31/ΕΟΚ έχει τροποποιηθεί κατά τρόπο ουσιαστικό⁹. Είναι, ως εκ τούτου, σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας και ορθολογισμού, η κωδικοποίηση της εν λόγω οδηγίας.

↓ 93/31/ΕΟΚ Αιτιολογική
σκέψη 4 (Προσαρμοσμένο)

- (2) ☒ Η παρούσα οδηγία συγκαταλέγεται στις επιμέρους οδηγίες για το σύστημα έγκρισης ΕΚ τύπου που προβλέπεται στην οδηγία 2002/24/ΕΚ. Κατά συνέπεια, εφαρμόζονται στην παρούσα οδηγία οι προβλεπόμενες από την οδηγία 2002/24/ΕΚ διατάξεις σχετικά με τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις ιδιαίτερες τεχνικές ενότητες οχημάτων. ☒

↓ 93/31/ΕΟΚ Αιτιολογική
σκέψη 5 (Προσαρμοσμένο)

- (3) ☒ Εφόσον ο στόχος της προβλεπόμενης δράσης, ήτοι η θέσπιση κοινοτικής έγκρισης τύπου οχήματος ΕΚ στοιχείου όσον αφορά το πόδι ενός τύπου δίκυκλου μηχανοκίνητου οχήματος, είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται, συνεπώς, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως καθορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη αυτού του στόχου. ☒



- (4) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά στις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που εμφανίζονται στο Παράρτημα II, μέρος Β,

⁸ ΕΕ L 188 της 29.7.1993, σ. 19. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2000/72/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 300 της 29.11.2000, σ. 18).

⁹ Βλέπε Παράρτημα II μέρος Α.

↓ 93/31/ΕΟΚ

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

↓ 93/31/ΕΟΚ (Προσαρμοσμένο)

Άρθρο 1

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται για το πόδι κάθε τύπου δίκυκλου ☒ μηχανοκίνητου ☒ οχήματος, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 1 της οδηγίας 2002/24/ΕΚ.

Άρθρο 2

Η διαδικασία χορήγησης της έγκρισης τύπου ΕΚ στοιχείου όσον αφορά το πόδι ενός τύπου δίκυκλου ☒ μηχανοκίνητου ☒ οχήματος, καθώς και οι όροι για την ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων αυτών, είναι εκείνοι που θεσπίζονται στα κεφάλαια II και III της οδηγίας 2002/24/ΕΚ.

Άρθρο 3

Οι τροποποιήσεις που είναι αναγκαίες για την προσαρμογή των προδιαγραφών του Παραρτήματος I ☒ της παρούσας οδηγίας ☒ στην τεχνική πρόοδο, θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ☒ αναφέρεται ☒ στο άρθρο ☒ [13, παράγραφος 3 ☒, οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου¹⁰].

↓ 93/31/ΕΟΚ

Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των βασικών διατάξεων εθνικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

¹⁰ ΕΕ L 42, 23.2.1970, σ. 1.



Άρθρο 5

Η οδηγία 93/31/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία που παρατίθεται στο Παράρτημα II, μέρος Α, καταργείται, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά στις προθεσμίες ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που εμφανίζονται στο Παράρτημα II, μέρος Β.

Οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που εμφανίζεται στο Παράρτημα III.

Άρθρο 6

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται από

↓ 93/31/ΕΟΚ Άρθρο 5

Άρθρο 7

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- 1.1. «πόδι», μια διάταξη μονίμως στερεωμένη στο όχημα, με την οποία το όχημα μπορεί να παραμένει στην κάθετη θέση στάθμευσης (ή σχεδόν κάθετη) όταν το σταθμεύει ο οδηγός του·
- 1.2. «πλευρικό πόδι», ένα πόδι το οποίο, όταν ανοίγεται ή περιστρέφεται σε θέση χρήσης, υποστηρίζει το όχημα σε μία μόνο πλευρά, επιτρέποντας στους δύο τροχούς να έρχονται σε επαφή με την επιφάνεια στήριξης·
- 1.3. «κεντρικό πόδι», ένα πόδι το οποίο, όταν ανοίγεται σε θέση χρήσης, υποστηρίζει το όχημα δημιουργώντας μία ή περισσότερες ζώνες επαφής μεταξύ του οχήματος και της επιφάνειας στήριξης εκατέρωθεν του διαμήκους επιπέδου συμμετρίας του οχήματος·
- 1.4. «εγκάρσια κλίση (εκ)», η κλίση, εκφρασμένη επί τοις εκατό, της πραγματικής επιφάνειας στήριξης, όταν η τομή του διαμήκους επιπέδου συμμετρίας του οχήματος και η επιφάνεια στήριξης είναι κατακόρυφη προς τη γραμμή της μεγαλύτερης κλίσης (σχήμα 1)·
- 1.5. «διαμήκης κλίση (δκ)», η κλίση, εκφρασμένη επί τοις εκατό, της πραγματικής επιφάνειας στήριξης, όταν το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος είναι παράλληλο προς τη γραμμή της μεγαλύτερης κλίσης (σχήμα 2)·
- 1.6. «διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος», το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του πίσω τροχού του οχήματος.

2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

- 2.1. Κάθε δίκυκλο όχημα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τουλάχιστον ένα πόδι για να διασφαλίζεται η σταθερότητά του κατά τη στάση (παραδείγματος χάρη, όταν είναι σταθμευμένο) και δεν διατηρείται σε στατική θέση από πρόσωπο ή με άλλα μέσα. Τα οχήματα με δίδυμους τροχούς δεν πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πόδια, πρέπει όμως να πληρούν τις διατάξεις του σημείου 6.2.2 για τη στάθμευση (τραβηγμένο χειρόφρενο).
- 2.2. Το πόδι αυτό πρέπει να είναι είτε πλευρικό είτε κεντρικό είτε και τα δύο.
- 2.3. Όταν το πόδι είναι αρθρωμένο στο κάτω μέρος του οχήματος ή κάτω από αυτό, το (τα) εξωτερικό(-ά) άκρο(-α) του ποδιού πρέπει, για να τεθεί(-ούν) σε χρήση ή όχι, να μετακινείται(-ούνται) προς το πίσω μέρος του οχήματος.

3. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

3.1. Πλευρικό πόδι

3.1.1. Το πλευρικό πόδι πρέπει:

3.1.1.1. να μπορεί να υποστηρίξει το όχημα έτσι ώστε να διασφαλίζει την πλευρική σταθερότητά του, είτε το όχημα βρίσκεται σε οριζόντια επιφάνεια στήριξης είτε σε κεκλιμένη επιφάνεια, με σκοπό το όχημα να μην μπορεί να γέρνει πολύ και εύκολα (και, κατ'αυτόν τον τρόπο, να μην ταλαντεύεται γύρω από το σημείο στήριξης του πλευρικού ποδιού) ή να μην έρχεται εύκολα στην κάθετη θέση και πέραν αυτής (και, κατ'αυτόν τον τρόπο, να μην ταλαντεύεται προς την αντίθετη πλευρά του πλευρικού ποδιού).

3.1.1.2. να μπορεί να υποστηρίξει το όχημα έτσι ώστε να διασφαλίζει σταθερή θέση όταν το όχημα βρίσκεται επί κεκλιμένης επιφάνειας σύμφωνα με το σημείο 6.2.2.

3.1.1.3. να μπορεί να αναδιπλούται αυτόματα προς τα πίσω σε κλειστή θέση ή μη λειτουργίας του.

3.1.1.3.1. όταν το όχημα επανέρχεται στην κανονική του (κάθετη) θέση οδήγησης, ή

3.1.1.3.2. όταν το όχημα κινείται λόγω ηθελημένης ενέργειας του οδηγού.

3.1.1.4. παρά τις διατάξεις του σημείου 3.1.1.3 να είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε να μην αναδιπλούται αυτόματα εάν η γωνία κλίσης μεταβληθεί αιφνιδίως (παραδείγματος χάρι όταν το όχημα σπρωχθεί ελαφρώς από τρίτο πρόσωπο ή λόγω του ρεύματος αέρος που δημιουργείται από τη διέλευση άλλου οχήματος):

3.1.1.4.1. όταν βρίσκεται σε θέση λειτουργίας ή στάθμευσης,

3.1.1.4.2. όταν το όχημα είναι κεκλιμένο για να έλθει σε επαφή με το έδαφος το εξωτερικό άκρο του πλευρικού ποδιού,

3.1.1.4.3. όταν το όχημα έχει αφεθεί σταθμευμένο χωρίς επιτήρηση.

3.1.2. Οι προδιαγραφές του σημείου 3.1.1.3 δεν εφαρμόζονται όταν το όχημα είναι σχεδιασμένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μην μπορεί να παρασυρθεί από τον κινητήρα του, όταν το πλευρικό πόδι βρίσκεται στη θέση χρήσης του.

3.2. Κεντρικό πόδι

3.2.1. Το κεντρικό πόδι πρέπει:

3.2.1.1. να μπορεί να υποστηρίξει το όχημα είτε με ένα τροχό ή με τους δύο τροχούς σε επαφή με την επιφάνεια στήριξης, είτε χωρίς οι τροχοί να βρίσκονται σε επαφή με την επιφάνεια αυτή, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η σταθερότητα του οχήματος:

3.2.1.1.1. επί μιας οριζόντιας επιφάνειας στήριξης,

- 3.2.1.1.2. σε συνθήκες κλίσης,
- 3.2.1.1.3. επί κεκλιμένης επιφάνειας σύμφωνα με το σημείο 6.2.2.
- 3.2.1.2. να μπορεί να αναδιπλούται αυτόματα προς τα πίσω σε κλειστή θέση ή μη λειτουργίας του,
- 3.2.1.2.1. όταν το όχημα μετακινείται προς τα εμπρός έτσι ώστε να απομακρυνθεί το κεντρικό πόδι από την επιφάνεια στήριξης.
- 3.2.2. Οι προδιαγραφές του σημείου 3.2.1.2 δεν εφαρμόζονται όταν το όχημα είναι σχεδιασμένο έτσι ώστε να μην μπορεί να παρασυρθεί από τον κινητήρα του, όταν το κεντρικό πόδι βρίσκεται στη θέση χρήσης του.

4. ΑΛΛΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

- 4.1. Τα οχήματα μπορούν, εξάλλου, να είναι εφοδιασμένα με ένα φωτεινό δείκτη σαφώς αντιληπτό από τον οδηγό, όταν αυτός επιβαίνει της θέσης οδήγησης και ο οποίος, όταν έχει τεθεί σε λειτουργία ο εκκινητήρας, φωτίζεται και παραμένει φωτεινός μέχρις ότου το πόδι βρεθεί σε κλειστή θέση ή μη λειτουργίας του.
- 4.2. Κάθε πόδι πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ένα σύστημα συγκράτησής του, το οποίο να το διατηρεί σε κλειστή θέση, ή μη λειτουργίας του. Το σύστημα αυτό μπορεί να αποτελείται είτε:
- από δύο ανεξάρτητες διατάξεις, όπως δύο χωριστά ελατήρια ή ένα ελατήριο και μία διάταξη συγκράτησης, όπως παραδείγματος χάρι ένα «κλιπ»,
είτε
 - από μια ενιαία διάταξη η οποία να μπορεί να λειτουργήσει ανελλιπώς επί τουλάχιστον:
 - 10 000 κύκλους κανονικής χρήσης εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο με δύο πόδια
ή
 - 15 000 κύκλους κανονικής χρήσης εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο με ένα μόνο πόδι.

5. ΔΟΚΙΜΕΣ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑΣ

- 5.1. Για να καθορισθεί η ικανότητα διατήρησης του οχήματος σε κατάσταση σταθερότητας, όπως ορίζεται στα σημεία 3 και 4, πρέπει να πραγματοποιούνται οι ακόλουθες δοκιμές:

5.2. Κατάσταση οχήματος

- 5.2.1. Το όχημα πρέπει να υποβάλλεται στις δοκιμές υπό τη μάζα του σε κατάσταση λειτουργίας.
- 5.2.2. Τα ελαστικά πίσωτρα πρέπει να έχουν αεροσυμπιεσθεί υπό την πίεση που συνιστά ο κατασκευαστής για την εν λόγω περίπτωση.

- 5.2.3. Η σχέση μετάδοσης πρέπει να βρίσκεται στο νεκρό σημείο ή, εφόσον πρόκειται για αυτόματη μετάδοση, στην θέση «πάρκινγκ», εφόσον υπάρχει.
- 5.2.4. Εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο με χειρόφρενο, αυτό πρέπει να έχει τεθεί σε λειτουργία.
- 5.2.5. Η διεύθυνση πρέπει να βρίσκεται σε θέση ασφάλισης. Εάν η διεύθυνση μπορεί να ασφαλισθεί όταν είναι στραμμένη προς τα αριστερά είτε προς τα δεξιά, οι δοκιμές πρέπει να πραγματοποιούνται και προς τις δύο κατευθύνσεις.

5.3. Γήπεδο δοκιμής

- 5.3.1. Για τις δοκιμές που αναφέρονται στο σημείο 6.1, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένα επίπεδο, οριζόντιο γήπεδο με σκληρή, ξηρά και χωρίς κόκκους άμμου επιφάνεια.

5.4. Υλικό δοκιμής

- 5.4.1. Για τις δοκιμές που αναφέρονται στο σημείο 6.2, πρέπει να χρησιμοποιηθεί μια εξέδρα στάθμευσης.
- 5.4.2. Η εξέδρα στάθμευσης πρέπει να αποτελείται από μία άκαμπτη, επίπεδη, ορθογώνια επιφάνεια, ικανή να υποστηρίξει το όχημα χωρίς να κάμπτεται αισθητά.
- 5.4.3. Η επιφάνεια της εξέδρας στάθμευσης πρέπει να είναι αρκετά αντισταθμιστική για να αποφεύγεται η ολίσθηση του οχήματος επί της επιφάνειας στήριξης κατά τη διάρκεια των δοκιμών κλίσης ή κατωφέρειας.
- 5.4.4. Η εξέδρα στάθμευσης πρέπει να είναι κατασκευασμένη κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να λάβει τουλάχιστον την εγκάρσια κλίση (εκ) και τη διαμήκη κλίση (δκ), όπως αυτές ορίζονται στο σημείο 6.2.2.

6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

6.1. Σταθερότητα επί μιας οριζόντιας επιφάνειας στήριξης (δοκιμή για το σημείο 3.1.1.4)

- 6.1.1. Με το όχημα ευρισκόμενο επί του γηπέδου δοκιμής, τίθεται το πλευρικό πόδι σε θέση λειτουργίας ή στάθμευσης και αφήνεται το όχημα να στηριχθεί στο πλευρικό πόδι.
- 6.1.2. Μετατοπίζεται το όχημα έτσι ώστε να αυξηθεί κατά 3° η γωνία που σχηματίζει το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος με την επιφάνεια στήριξης (το όχημα φέρεται σε κάθετη θέση).
- 6.1.3. Μετά την κίνηση αυτή, το πλευρικό πόδι δεν πρέπει να επανέλθει αυτόματα σε κλειστή θέση ή μη λειτουργίας του.

6.2. Σταθερότητα επί κεκλιμένης επιφάνειας (δοκιμές που αφορούν τα σημεία 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2 και 3.2.1.1.3)

- 6.2.1. Το όχημα τοποθετείται επί της εξέδρας στάθμευσης με το πλευρικό πόδι και, χωριστά, με το κεντρικό πόδι τοποθετημένο στη θέση χρήσης ή στάθμευσης του οχήματος, και αφήνεται το όχημα να στηριχθεί επί του ποδιού.

↓ 2000/72/EK Άρθρο 1

- 6.2.2. Δίδεται στην εξέδρα στάθμευσης η ελάχιστη εγκάρσια κλίση (εκ) και, στην συνέχεια ανεξαρτήτως, η ελάχιστη διαμήκης κλίση (δκ) σύμφωνα με τον κάτωθι πίνακα:

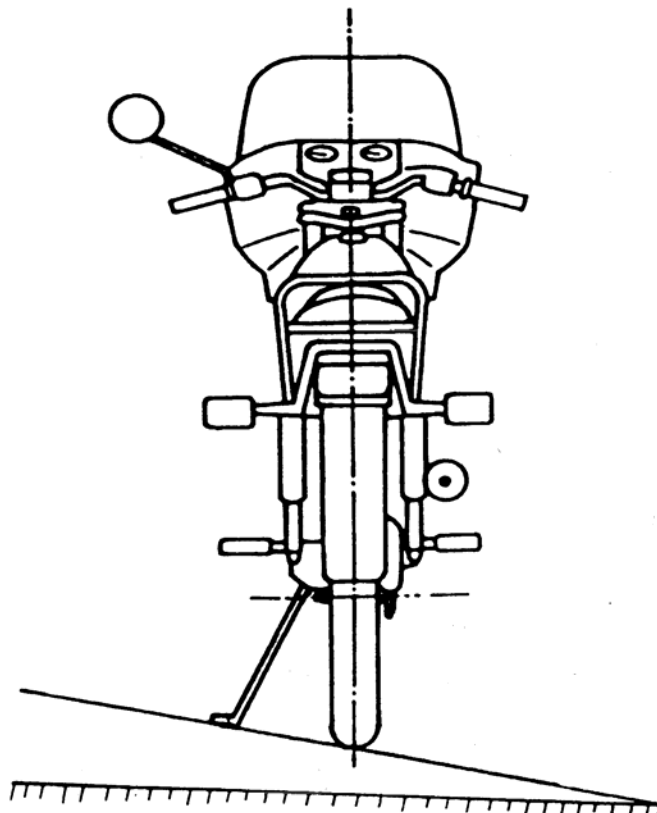
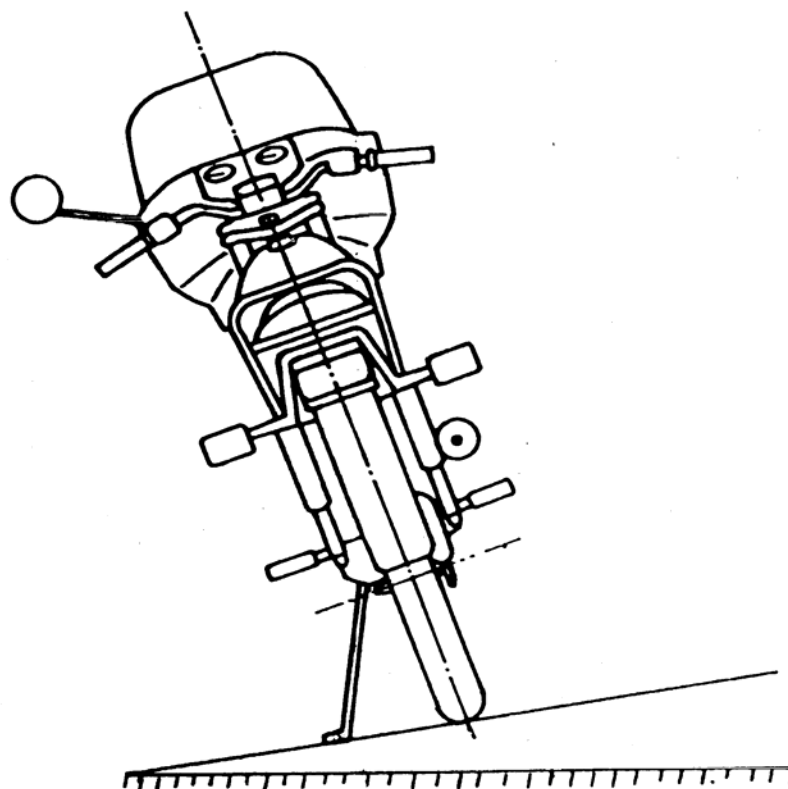
Κλίση	Πλευρικό πόδι		Κεντρικό πόδι	
	Μοτοποδήλατο	Μοτοσικλέτα	Μοτοποδήλατο	Μοτοσικλέτα
εκ (αριστερά και δεξιά)	5 %	6 %	6 %	8 %
δκ σε κατωφέρεια	5 %	6 %	6 %	8 %
δκ σε ανωφέρεια	6 %	8 %	12 %	14 %

Βλέπε τα σχήματα 1α, 1β και 2.

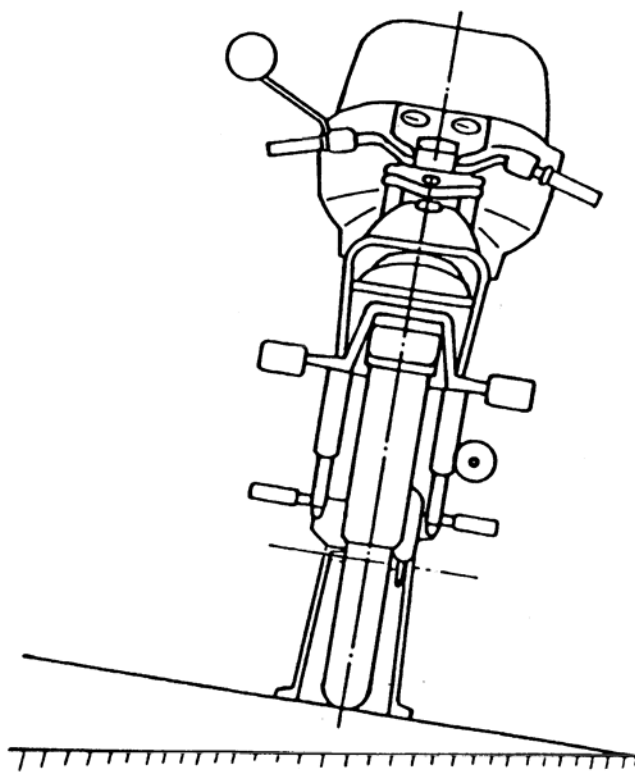
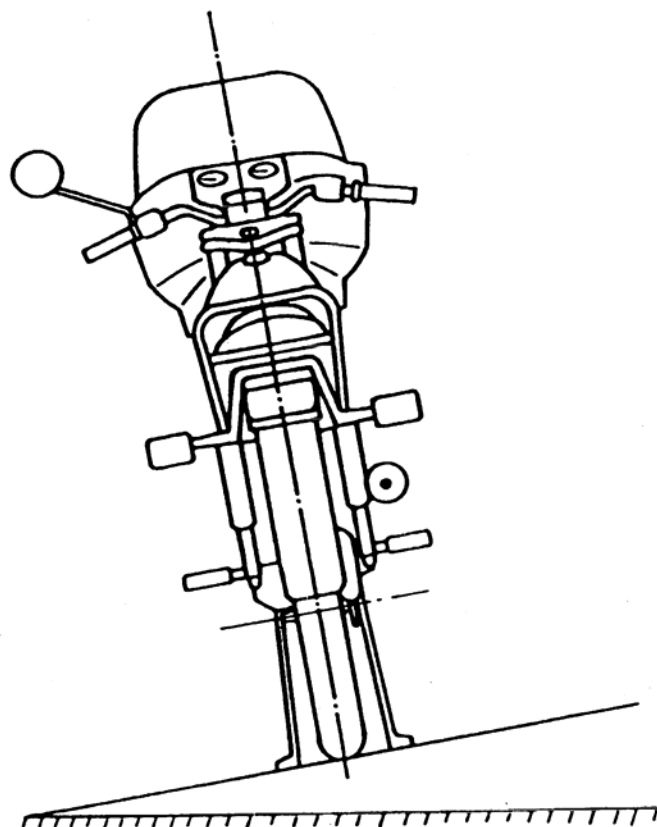
↓ 93/31/ΕΟΚ Παράρτημα

- 6.2.3. Στην περίπτωση κατά την οποία το όχημα, τοποθετημένο επί της κεκλιμένης εξέδρας στάθμευσης, στηρίζεται επί του κεντρικού ποδιού και σε ένα μόνο τροχό και μπορεί να διατηρηθεί στη θέση αυτή με το κεντρικό πόδι και τον εμπρός ή τον πίσω τροχό σε επαφή με την επιφάνεια στήριξης, και εφόσον πληρούνται οι υπόλοιπες προδιαγραφές του παρόντος σημείου, οι δοκιμές που περιγράφονται ανωτέρω πρέπει να πραγματοποιούνται μόνο με το όχημα στηριζόμενο επί του κεντρικού ποδιού και του πίσω τροχού.
- 6.2.4. Εφόσον η εξέδρα στάθμευσης είναι κεκλιμένη σύμφωνα με καθεμία από τις προαναφερθείσες κλίσεις και εφόσον οι προηγούμενες προδιαγραφές έχουν τηρηθεί δεόντως, το όχημα πρέπει να παραμένει σταθερό.
- 6.2.5. Αντί της παρούσας διαδικασίας η εξέδρα στάθμευσης μπορεί να λάβει τις προαναφερθείσες κλίσεις πριν να τεθεί το όχημα επ' αυτής.

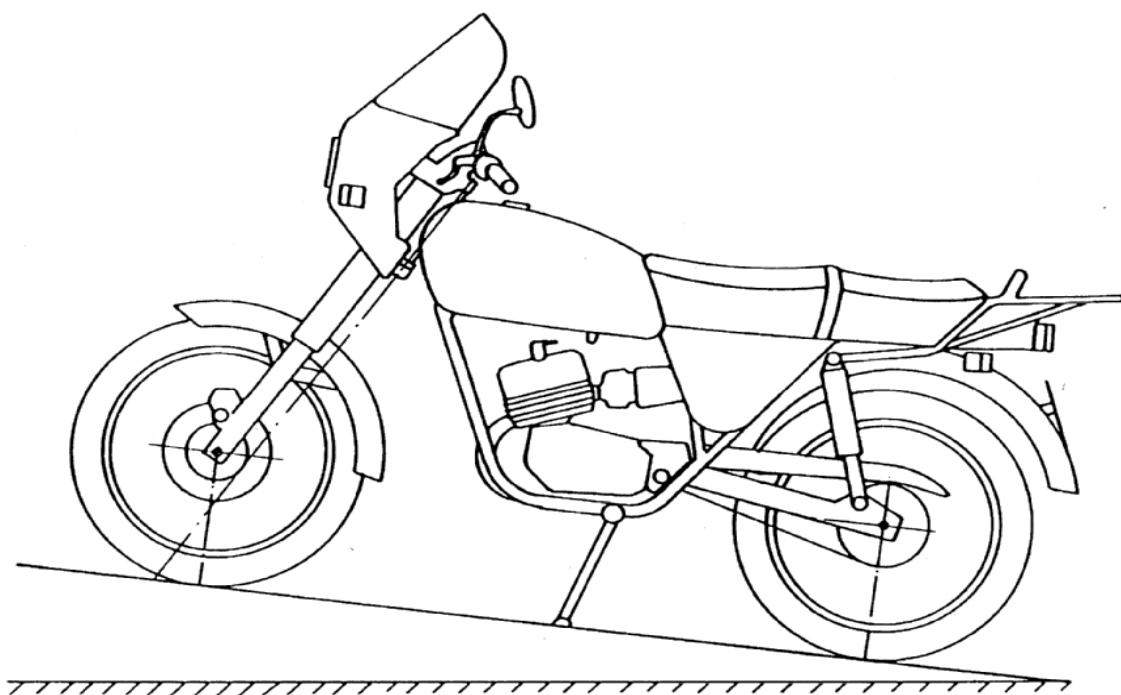
Σχήμα 1α
Εγκάρσια κλίση



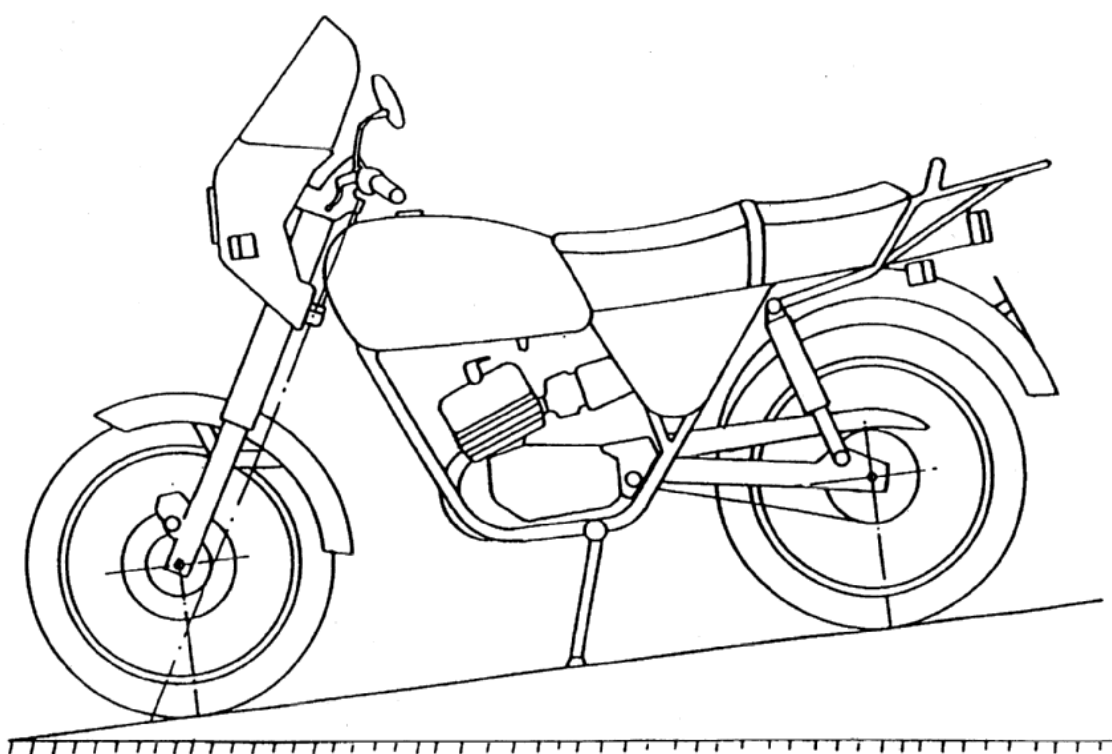
Σχήμα 1β
Εγκάρσια κλίση



Σχήμα 2
Διαμήκης κλίση (δκ) σε ανωφέρεια



Διαμήκης κλίση (δκ) σε κατωφέρεια



Προσάρτημα 1

Δελτίο πληροφοριών για το πόδι ενός τύπου δίκυκλου οχήματος με κινητήρα

(επισυνάπτεται στην αίτηση έγκρισης τύπου ΕΚ στοιχείου, στην περίπτωση που η τελευταία υποβάλλεται ανεξάρτητα από την αίτηση έγκρισης τύπου ΕΚ οχήματος)

Αύξων αριθμός (δίδεται από τον αιτούντα):

Η αίτηση έγκρισης τύπου ΕΚ στοιχείου που αφορά το πόδι ενός δίκυκλου οχήματος με κινητήρα πρέπει να συνοδεύεται από τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στα ακόλουθα σημεία στο Παράρτημα II της οδηγίας 2002/24/ΕΚ

- Τμήμα Α, σημεία:
 - 0.1
 - 0.2
 - 0.4 έως 0.6
 - 2.1
 - 2.1.1
- Τμήμα Β, σημείο:
 - 1.3.1

Προσάρτημα 2

Ένδειξη της διοικητικής αρχής

Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου στοιχείου για το πόδι ενός δίκυκλου οχήματος με κινητήρα

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Έκθεση αριθ. της τεχνικής υπηρεσίας της

Αριθ. έγκρισης τύπου στοιχείου: Αριθ. επέκτασης:

1. Κατασκευαστικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος:
2. Τύπος οχήματος:
3. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή:
.....
4. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του ενδεχόμενου εντολοδόχου του κατασκευαστή:
.....
5. Όχημα υποβληθέν σε δοκιμή στις:
6. Η έγκριση τύπου στοιχείου χορηγείται/απορρίπτεται ⁽¹⁾
7. Τόπος:
8. Ημερομηνία:
9. Υπογραφή:

⁽¹⁾ Διαγράψτε την περιττή ένδειξη.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Μέρος Α

Καταργούμενη οδηγία και η τροποποίησή της (που αναφέρονται στο άρθρο 5)

Οδηγία 93/31/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 188, 29.7.1993, σ.19)

Οδηγία 2000/72/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 300, 29.11.2000, σ. 18)

Μέρος Β

Κατάλογος προθεσμιών ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής (που αναφέρονται στο άρθρο 5)

Οδηγία	Λήξη προθεσμίας ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο	Ημερομηνία εφαρμογής
93/31/ΕΟΚ	14 Δεκεμβρίου 1994	14 Ιουνίου 1995 (*)
2000/72/ΕΚ	31 Δεκεμβρίου 2001	1η Ιανουαρίου 2002 (**)

(*) Σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, της οδηγίας 93/31/ΕΟΚ:

“Από την ημερομηνία που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να απαγορεύουν, για λόγους που αφορούν τα πόδια, την πρώτη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων που είναι σύμφωνα με την παρούσα οδηγία”.

(**) Σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 2000/72/ΕΚ:

“1. Από την 1η Ιανουαρίου 2002 τα κράτη μέλη δεν μπορούν, για λόγους σχετικούς με το πόδι:

- να απορρίπτουν τη χορήγηση έγκρισης ΕΚ ενός τύπου δίκυκλου οχήματος με κινητήρα, ή
- να απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων με κινητήρα,

εφόσον το πόδι των οχημάτων αυτών ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές της οδηγίας 93/31/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.

2. Από την 1η Ιανουαρίου 2002 τα κράτη μέλη δεν χορηγούν έγκριση τύπου ΕΚ για κάθε νέο τύπο δίκυκλου οχήματος με κινητήρα, για λόγους σχετικούς με το πόδι, εφόσον δεν τηρούνται οι απαιτήσεις της οδηγίας 93/31/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία.”

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 93/31/ΕΟΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρα 1, 2 και 3	Άρθρα 1, 2 και 3
Άρθρο 4, παράγραφος 1	—
Άρθρο 4, παράγραφος 2	Άρθρο 4
—	Άρθρο 5
—	Άρθρο 6
Άρθρο 5	Άρθρο 7
Παράρτημα	Παράρτημα Ι
Προσάρτημα 1	Προσάρτημα 1
Προσάρτημα 2	Προσάρτημα 2
—	Παράρτημα ΙΙ
—	Παράρτημα ΙΙΙ